



Aan
Provinciale Staten

Onderwerp
Koepelnota integraal infra beheerplan

1. Beslispunten

In te stemmen met:

1. De Koepelnota integraal Infra beheerplan en daarmee akkoord te gaan met:
 - a. Het eindrapport vervangingsinvesteringen waardoor de stille lastenproblematiek, waarvan de kosten gemiddeld circa € 6,5 mln. per jaar bedragen, inzichtelijk is gemaakt.
 - b. Het scenario verantwoord beheer & onderhoud gebaseerd op het vast staand beleid (strategische uitvoeringsplannen) voor een bedrag van circa € 14,5 mln. per jaar.
 - c. Het invullen van de taakstelling als onderdeel van de opgaven vanuit het coalitieakkoord voor een bedrag van circa € 1,3 mln. per jaar.
 - d. Introduceren van de methodiek van risicogestuurd infrabeheer als verbetermaatregel om beheer & onderhoud 'in control' te houden voor een bedrag van € 0,3 mln. per jaar.
2. De totale kosten van circa € 22,6 mln. per jaar te dekken door:
 - a. De afschrijvingstermijnen van de infrastructurele objecten (verharding en kunstwerken) te verlengen met 20 jaar tot 40 jaar.
 - b. De middelen voor de stille lasten van € 4,5 mln. per jaar te activeren.
3. a. Het aanpassen van de financiële verordening in verband met het verlengen van de afschrijvingstermijn.
 - b. Het instellen van een nieuwe reserve activering vervangingsinvesteringen.
4. Het instellen van een vierjaren uitvoeringsprogramma en de werkwijze hiervan nader uit te werken en ter besluitvorming voor te leggen bij de Zomernota 2014.
5. Vaststellen van de 4^e begrotingswijziging 2014 van in totaal € 6.656.000.

2. Inleiding

Het integraal Infra Beheerplan brengt de bouwstenen samen die nodig zijn om te komen tot afgewogen kaders voor het verantwoord en kostenefficiënt beheren van de provinciale infrastructuur. De vier bouwstenen betreffen:

1. het eindrapport stille lasten
2. de strategische uitvoeringsplannen
3. het risicogestuurd infrabeheer en
4. het financieel kader.

Aanleiding om tot deze aanpak te komen zijn de afspraken in het coalitieakkoord 2011-2015 over het oplossen van de stille lastenproblematiek. De uitkomsten van de onderzoeken naar de stille lasten (vervangingsinvesteringen) geven veel duidelijkheid, maar worden pas echt van waarde wanneer ook bekend is op welk niveau de provinciale infrastructuur wordt onderhouden. Voor het bepalen van het onderhoudsniveau zijn zes strategische uitvoeringsplannen opgesteld. De uitvoeringsplannen beschrijven per thema verschillende scenario's op basis van drie kwaliteitsniveaus (minimum niveau, basis niveau en plus niveau). Verder is het belangrijk om doorlopend te controleren of de informatie uit onderzoek nog aansluit bij de werkelijkheid. Want als bijvoorbeeld het verkeer op een weg snel toeneemt, kan een weg sneller slijten dan op basis van eerder onderzoek verwacht.

Besluitvormingsronde Statendag
18 december 2013 (ov) /
15 januari 2014

Agendapunt

Lelystad
5 november 2013

Registratienummer
1547582

Inlichtingen
P.J. Noordijk

Afdeling/Bureau
INFRA

Portefeuillehouder
Lodders, J.

Thema
Economie en Bereikbaarheid

Routing

Opinieronde Statendag
18 december 2013

3. Beoogd effect

Inzicht te geven in de keuzemogelijkheden voor het toekomstige verantwoord en kostenefficiënt beheer van de provinciale infrastructuur.

4. Argumenten

1.a. *Definitieve onderzoeksresultaten stille lasten (vervangingsinvesteringen)*

Het onderzoek naar de vervangingsinvesteringen is een uitwerking van het Coalitieakkoord 2011-2015 op het punt van de 'stille lasten problematiek'. In het Coalitieakkoord is de forse financiële impact onderkend en vastgesteld dat dit geen zaak is om steeds verder vooruit te schuiven. Dat is de reden dat in het meerjarenperspectief vanaf 2014 jaarlijks € 4,5 miljoen is gereserveerd voor dit onderwerp. De periode 2012 en 2013 is gebruikt voor het uitvoeren en analyseren van specialistische inspecties met als doel de restlevensduur te bepalen, welke middelen voor vervanging nodig zijn en inzicht te geven in de risico's.

Door het onderzoek is een betrouwbaar beeld ontstaan van de restlevensduur van de te beheren infrastructuur en daarmee van hoogte en de fasering van de noodzakelijke vervangingsinvesteringen. Uitkomst is dat de komende tien jaar gemiddeld € 6,5 mln. per jaar nodig is voor de vervangingsinvesteringen ter voorkoming van calamiteiten, imagoschade en schadeclaims. Ten opzichte van het eerste onderzoeksresultaat van eind 2012 - gemiddeld € 6,6 mln. per jaar - is dat een verschil van € 0,1 mln. per jaar. De aanvullende onderzoeken, second opinion onderzoeken, kostprijsanalyses en risico-inventarisaties van het afgelopen half jaar hebben geleid tot deze geringe afwijking en tot een toename van de betrouwbaarheid van de planning en de kosten voor de vervangingsinvesteringen.

1.b. *Verantwoord beheer & onderhoud voor een toekomstig efficiënt, uniform en transparant beheer van de provinciale infrastructuur.*

Het resultaat van het onderzoek naar de stille lasten staat niet op zich, maar heeft een relatie met de keuzes die gemaakt worden voor beheer & onderhoud. De keuzemogelijkheden zijn verwerkt in zes strategische uitvoeringsplannen.

De uitvoeringsplannen beschrijven uniform per onderwerp: het bestaande beleid, het areaal, de functies, de keuzemogelijkheden en de kosten. De uitvoeringsplannen zijn uitwerkingen van bestaande beleidskaders (zoals het Omgevingsplan, de nota Mobiliteit Flevoland, moties, etc.) ten behoeve van het beheer en onderhoud van de provinciale infrastructuur. De normen zijn gebaseerd op basis van onder andere landelijke CROW¹ richtlijnen.

Omdat de strategische uitvoeringsplannen zijn opgebouwd uit drie kwaliteitsniveaus; minimum, basis en plus zijn er verschillende scenario's denkbaar. Per onderdeel van de te beheren objecten is het mogelijk op transparante wijze keuzes te maken tussen kwaliteit versus kosten. De bandbreedte tussen het goedkoopste kwaliteitsniveau en het duurste kwaliteitsniveau bedraagt circa € 8,0 mln. per jaar. Voor alle scenario's geldt dat de provincie Flevoland zich als weg- en vaarwegbeheerder conformeert aan de wettelijke vereisten, maar ook aan het voorkomen van claims en onveilige situaties. Tevens zijn de bedragen per kwaliteitsniveau gebaseerd op de meest kostenefficiënte benadering. Met andere woorden bezuinigen is alleen mogelijk door te kiezen voor een ander (lager) kwaliteitsniveau. Als bijlage is een overzicht opgenomen waarbij per thema de inhoud is gekoppeld aan de kosten verdeeld naar kwaliteitsniveau.

Mogelijke scenario's zijn:

1. Minimaal Beheer & Onderhoud

Bij het meest kostenefficiënte kwaliteitsniveau (goedkoopste) is er sprake van sober beheer van de infrastructuur dat leidt tot beleidswijzigingen op het gebied van verkeersdoorstroming, verkeersvei-

¹ CROW is een kennisorganisatie op het gebied van infrastructuur, openbare ruimte, verkeer & vervoer en werk & veiligheid.

ligheid en flankerend beleid (doelstellingen voor recreatie, natuur, landbouw en samenleving die ondersteund worden door gericht beheer en onderhoud van de provinciale infrastructuur). Onder het minimum kwaliteitsniveau is de kans groot op calamiteiten, imagoschade en schadeclaims.

Bijvoorbeeld voor het beleidsveld verkeersveiligheid zullen het aantal maatregelen om te voorkomen dat weggebruikers op de verkeerde rijbaan belanden of van de weg raken, worden beperkt. Maatregelen als glasbollen, kantstrookverruwing, bermversteving op risicovolle plaatsen en zijmarkeringen in bochten van fietspaden, zullen niet meer worden toegepast en onderhouden. Deze aanpassing van beleid zal ertoe leiden dat de weginrichting van de provinciale wegen op termijn minder veilig wordt. Ook de gladheidbestrijding wordt beperkt tot de essentiële verbindingen tussen grotere plaatsen en kernen, zowel op de wegen als de fietspaden. Op bepaalde wegen en fietspaden vindt geen gladheidbestrijding meer plaats. En voor het beleidsveld verkeersdoorstroming zullen de bushaltes bestaan uit alleen een halteperron of tegelplateau. Bestaande voorzieningen zoals een afdak ter bescherming tegen de regen worden niet meer vervangen.

2. Maximaal Beheer & Onderhoud

Als de infrastructuur wordt beheert op het plus kwaliteitsniveau is er sprake van een kwalitatief hoogstaand beheer & onderhoud. Er is meer aandacht voor aanzien en comfort, maar ook voor ecologie en beleving. Veel beleidsdoelstellingen worden gerealiseerd.

Bijvoorbeeld voor het beleidsveld verkeersdoorstroming komt het onderhoudsniveau voor de wegen en fietspaden overeen met het niveau 'goed'. Voor het beleidsveld natuurbeheer & recreatie worden bermen en sloten ecologisch ontwikkeld. En oeverconstructies worden aantrekkelijk en gevarieerd ingericht volledig rekening houdend met het landschap.

3. Verantwoord Beheer & Onderhoud

Verantwoord beheer & onderhoud gaat uit van het vigerende beleid. De provinciale infrastructuur wordt kostenefficiënt in stand gehouden conform de huidige maatstaven rekening houdend met het vastgestelde beleid op de diverse gebieden. Bij verantwoord beheer & onderhoud is er sprake van een mix van kwaliteitsniveaus van minimum tot plus.

Bijvoorbeeld voor het beleidsveld verkeersveiligheid worden alle provinciale wegen en fietspaden 7x24 gestrooid en worden er verkeersveiligheid verhogende voorzieningen toegepast, zoals glasbollen, kantstrookverruwingen, etc. Voor het beleidsveld verkeersdoorstroming worden de wegen en fietspaden onderhouden conform het CROW-niveau 'matig'. Voor het beleidsveld natuurbeheer wordt de huidige boomstructuur en landschappelijke beplanting instand gehouden en faunatunnels aangelegd op locaties waar aanrijdingen met dieren verwacht wordt.

Voorstel is het vigerende beleid als uitgangspunt c.q. kader te nemen. Op deze wijze kan de provinciale infrastructuur verantwoord in stand gehouden worden zonder dat beleidsdoelen worden bijgesteld. Voor bepaalde onderdelen geldt het minimum niveau, voor een enkel onderdeel geldt het plus niveau. Ten opzichte van de huidige begroting is er sprake van een jaarlijks tekort van circa € 2,3 mln. In totaal kost het verantwoord beheer & onderhoud circa € 14,5 mln. per jaar.

De reden dat de huidige begroting voor beheer & onderhoud niet volstaat om de provinciale infrastructuur in stand te houden - ook niet bij het goedkoopste kwaliteitsniveau - is goed verklaarbaar. Enerzijds is de oorzaak een veroudering van het areaal, een forse uitbreiding van het areaal zonder verhoging van het beheerbudget en meer & zwaarder verkeer waardoor het areaal intensiever wordt belast. Anderzijds zijn de budgetten vastgesteld in 2006 beperkt geïndexeerd en is er sprake van hogere lasten omdat andere beheer & onderhoud maatregelen genomen dienen te worden door veranderende eisen op het gebied van duurzaamheid, milieu en geluid.

1.c. *Taakstelling vanuit het coalitieakkoord*

In het coalitieakkoord is opgenomen dat de jaren 2012 en 2013 gebruikt dienen te worden voor een diepgaand onderzoek naar de vervangingsinvesteringen voor de realisatie van de bezuinigingstaakstelling, waarbij onder andere gekeken wordt naar een aanpassing van de afschrijvingstermijnen. Als onderdeel van een totale taakstelling van € 2,9 mln. per jaar is de resterende opgave van circa € 1,3 mln. per jaar in deze nota meegenomen.

1.d. *Methodiek risicogestuurd infrabeheer*

Door de stille lasten problematiek (vervangingsinvesteringen) en doordat het in stand houden van de provinciale infrastructuur (strategische uitvoeringsplannen) complexer en kostbaarder wordt, is het noodzakelijk het infrastructurele beheer verder te optimaliseren door de beschikbare middelen efficiënter in te zetten. De provincie Flevoland is hierin geen uitzondering. In de wereld van de infrastructuur is daarom de methodiek van 'assetmanagement' geïntroduceerd, dat letterlijk betekent het 'beheer van eigendommen'. De afdeling Infra heeft deze methodiek geadopteerd onder de noemer 'risicogestuurd infra beheer' en wil bereiken dat de provinciale infrastructuur voor zo min mogelijk geld in stand wordt gehouden door het creëren van een optimum tussen prestaties, risico's en kosten. Het gaat uiteindelijk om slimme keuzes te kunnen maken door werkzaamheden maximaal uit te kunnen stellen waardoor voordeliger kan worden geprogrammeerd. Op dit moment is nog onduidelijk wat het exact te behalen rendement is.

Hiertoe is echter juiste en volledige informatie nodig (areaalgegevens) en een systeem om deze informatie te structureren en te ontsluiten (informatievoorziening). Op dit moment is alleen de meest cruciale informatie bekend op hoofdlijnen. Er kan onvoldoende geanalyseerd worden welke eigendommen aan slijtage onderhevig zijn of waar het functioneren van de eigendommen achteruit gaat. Tevens is de afgelopen jaren niet tot nauwelijks geïnvesteerd in de ontwikkeling van de informatievoorziening. De huidige systemen lopen daarom tegen de grenzen van haar mogelijkheden aan en belangrijke informatie is daardoor op dit moment op verschillende wijze en op verschillende locaties beschikbaar. Integraliteit is alleen extracomptabel mogelijk. Er is derhalve sprake van een kwetsbare basis om de majeure beheer opgaven te managen. Daarnaast dient de provincie Flevoland per 2016 te voldoen aan de wettelijke richtlijn om BGT² (Basisregistratie Geografische Topografie) toe te passen dat met de huidige (informatie) systemen niet mogelijk is.

NB: Voorstaande is in het second opinion onderzoek naar de vervangingsinvesteringen ook geconstateerd.

De kosten gaan voor de baten uit. In eerste instantie is circa € 300.000 per jaar nodig voor het op orde brengen van de informatievoorziening en de areaalgegevens. Na verwachting wordt vanaf 2016/2017 het break-evenpoint bereikt en kunnen de kosten gedekt worden uit het te behalen rendement doordat dan het geheel van data, processen en systeem op orde is en gebruikt kan worden voor risicogestuurd infrabeheer.

2.a. *Verlengen afschrijvingstermijn met 20 jaar tot 40 jaar*

In het coalitieakkoord is opgenomen dat de jaren 2012 en 2013 gebruikt dienen te worden voor een diepgaand onderzoek naar de vervangingsinvesteringen voor de realisatie van de bezuinigingstaakstelling, waarbij onder andere gekeken wordt naar een aanpassing van de afschrijvingstermijnen. Op basis van het onderzoek naar de vervangingsinvesteringen is de restlevensduur en dus de werkelijke afschrijvingstermijnen van de verschillende objecten vastgesteld. Uit het onderzoek blijkt dat er een aanzienlijk verschil is tussen de werkelijke (technische) levensduur van de objecten versus de gehanteerde (boekhoudkundige) afschrijvingstermijn van 20 jaar. De werkelijke levensduur van de verschillende objecten ligt namelijk vele jaren hoger.

² BGT maakt op GEO gebied relaties zichtbaar te maken tussen verschillende activiteiten in de openbare ruimte. Op deze wijze wordt de inzichtelijkheid verbeterd en de beheersbaarheid van ons provinciale areaal vergroot conform de doelstellingen van risicogestuurd infrabeheer.

Het ministerie van Binnenlandse Zaken onderschrijft deze zienswijze door in het nieuwe verdeelmodel uitgavenclusters provinciefonds (maart 2011) op te nemen dat de nieuwe verdeling voor het beheer van verkeer en vervoer is afgestemd op een sober en doelmatig uitgavenniveau. Daarbij is het rekenkundige uitgangspunt dat provinciale wegen in 30 jaar (en niet in minder jaren, zoals nu ook wel wordt gehanteerd) worden afgeschreven. Dit ondersteunt het voorstel om de afschrijvingstermijnen van wegen in ieder geval te verlengen met 10 jaar.

Echter gelet op de intentie om de afschrijvingstermijn zoveel mogelijk aan te laten sluiten bij de werkelijke levensduur is het voorstel de afschrijvingstermijn te verlengen met 20 jaar tot in totaal 40 jaar. Gezien de vastgestelde werkelijke levensduur van de objecten en de gemiddelde werkelijke levensduur van alle objecten ongeveer 60 jaar is, is het voorstel volkomen legitiem en financieel gezien veilig. Vanuit bedrijfseconomische principes ten aanzien van afschrijven zelfs financieel gezien zeer veilig.

Verlenging van de afschrijvingstermijn is binnen de richtlijnen vanuit de BBV mogelijk. In principe dienen investeringen met een maatschappelijk nut in één keer te worden afgeschreven. Echter investeringen meerjarig afschrijven is ook toegestaan zoals de provincie Flevoland nu ook al doet.

Door het verlengen van de afschrijvingstermijn met 20 jaar tot 40 jaar worden de jaarlijkse kosten voor afschrijvingen verlaagd omdat de lasten over een langere periode worden betaald. De vrijval van gemiddeld € 1,7 mln. per jaar voor de periode 2014 tot 2026 ten opzichte van de begroting kan worden ingezet als dekking.

2.b. Budget voor stille lasten activeren

Op grond van het Cebeon rapport (2009) over de stille lastenproblematiek is in het coalitieakkoord een bedrag vanaf 2014 gereserveerd van € 4,5 mln. per jaar (voor de periode 2013-2022 een totaalbedrag van € 40,5 mln.) gedekt vanuit de provinciale middelen. Uit het definitieve onderzoek blijkt dat voor de aankomende 10 jaar (2013-2022) € 65,2 mln. nodig is, hiervan kan circa € 21,2 mln. gedekt worden vanuit de middelen van het pMIRT. Deze investeringen zijn reeds uit urgentie overwegingen geprogrammeerd in het pMIRT tot en met het jaar 2018 en vallen in de huidige definities onder vervangingsinvesteringen.

Dat betekent dat voor de periode 2013-2022 een totaal tekort is van circa € 3,5 mln. In onderstaande tabel is dit gespecificeerd.

Vervangingsinvesteringen (periode 2013-2022)	€ 65.200.000
Budget stille lasten (periode 2014-2022)	€ 40.500.000
Budget pMIRT 2013-2018	€ 21.222.000
Saldo	€ 3.478.000

In bovenstaande situatie is uitgegaan dat de middelen voor de stille lasten worden gebruikt om de lasten voor de vervangingsinvesteringen in één keer te betalen. Dit is echter onvoldoende. Alternatief is om de lasten over meerdere jaren te verspreiden. Dit geeft extra financiële ruimte voor de aankomende jaren. Deze systematiek wordt activeren genoemd en wordt vanaf de oprichting van de provincie Flevoland ook gebruikt voor de ontwikkelinvesteringen in wegen.

3.a. Aanpassen van de financiële verordening

Het instemmen met de voorgestelde beslispunten heeft tot gevolg dat de financiële verordening aangepast moet worden voor wat betreft het verlenging van de afschrijvingstermijnen van 20 jaar naar 40 jaar. Het aanpassen van de financiële verordening is een bevoegdheid van PS.

3.b. *Instellen reserve activering vervangingsinvesteringen*

Het instellen van een reserve is een bevoegdheid van PS. Voorstel is het instellen van een reserve activering vervangingsinvesteringen. Deze reserve is de eerste jaren nodig als egalisatie reserve om de in eerste instantie niet benutte middelen te alloceren voor volgende jaren.

4. *Instellen van een vierjaren uitvoeringsprogramma*

Het integrale infra beheerplan is een zekere en stabiele basis op grond waarvan het beleid en de financiën voor beheer en onderhoud voor de aankomende jaren worden vastgesteld. Om maximaal rendement uit dit besluitvormingsproces te halen is het voorstel over te gaan naar een vierjaren uitvoeringsprogramma waarbij de beheer & onderhoud budgetten (het jaarlijks, het niet-jaarlijks onderhoud en de vervangingsinvesteringen) in plaats van voor één jaar voor vier jaar ter beschikking worden gesteld gelijk aan de college periode. Er is dan sprake van programmasturing op het beheer en onderhoud waardoor alle geplande werkzaamheden kunnen worden uitgevoerd ook al wordt de jaargrens overschreden. Dit betekent overigens niet dat de budgetten per definitie zijn afgezonderd voor externe omstandigheden zoals bezuinigingen.

Om een vierjaren uitvoeringsprogramma te introduceren gelijk aan de coalitieperiode dient het besluitvormingstraject en de houdbaarheidstermijn van het integrale beheerplan navenant te worden aangepast. Tevens dient overeenstemming te worden bereikt over de prestatie indicatoren op basis waarvan het bestuur geïnformeerd wordt. Voorstel is het proces rondom een vierjaren uitvoeringsprogramma nader uit te werken en bij de Zomernota 2014 ter besluitvorming voor te leggen.

5. *Begrotingwijziging mandaat Provinciale Staten*

Er is sprake van een zogenaamde "buitenlijnse" begrotingswijziging waarvoor PS bevoegd is.

5. Kanttekeningen

- Reactie van de accountant op het verlengen van de afschrijvingstermijn en het activeren van de stille lasten is dat deze wijze van financieren is toegestaan volgens de vigerende verslaggevingregels onder de voorwaarde dat de voorgestelde afschrijvingstermijn nooit langer is dan de technische gebruiksduur. Hiervan is in casu geen sprake. Verder wijst de accountant op het feit dat op korte termijn minder wordt afgeschreven dan begroot, maar dat wel over een langere periode moet worden afgeschreven. Dit kan op de langere termijn een knelpunt veroorzaken.
- Vanaf 2026 is de dekking vanuit het verlengen van de afschrijvingstermijnen en het activeren van de stille lasten nodig om de kosten - die vanaf 2014 over een langere periode zijn verspreid - te betalen. Deze kosten lopen namelijk vanaf 2026 door en daarvoor is de dekking vanuit het verlengen van de afschrijvingstermijnen en het activeren van de stille lasten nodig. Hierdoor zal in 2024/2025 beoordeeld moeten worden welke bedragen vanaf 2026 benodigd zijn en hoe deze bedragen gedekt moeten worden.

Beheermaatregelen

- Elke 4 jaar zal er een evaluatie en actualisatie plaatsvinden van de strategische uitvoeringsplannen en de vervangingsinvesteringen. Op deze wijze is er sprake van een actueel programma en dekking zodat het risico op 'nieuwe' stille lasten nihil is. Tevens kunnen bij de herfinanciering in 2024/2025 de vrijvallende kapitaallasten van investeringen van na 1986 worden betrokken. Maar ook bijvoorbeeld het bijstellen van beleidsambities, opbrengsten risicogestuurd infrabeheer benutten of gebruik maken van innovatieve ontwikkelingen.
- Ook kan op termijn door risicogestuurd infrabeheer slimme keuzes gemaakt worden op het gebied van beheer & onderhoud waardoor werkzaamheden verantwoord maximaal uitgesteld kunnen worden (kostenefficiënter beheerprogramma) en door een verbeterd inzicht in het areaal wordt het risico op onverwachte uitgaven verkleint omdat op tijd adequate maatregelen genomen kunnen worden (risicoreductie).
- Tot slot heeft verantwoord en planmatig beheer & onderhoud een positief en direct effect op de levensduur en dus de afschrijvingstermijnen van objecten. Daarbij komt dat vervangingsinvesteringen kostbaarder zijn dan verantwoord beheer & onderhoud.

6. Vervolgproces

Het besluitvormingsproces van de Koepelnota integraal infra beheerplan ziet er als volgt uit:

- 16 oktober Presentatie bouwstenen Koepelnota Integraal Infrabeheer in Panoramaronde PS
- 29 oktober Presentatie Hoofdlijnen Koepelnota aan GS
- 5 november 1e bespreking Koepelnota in GS
- 12 november Besluitvorming Koepelnota in GS
- 27 november Presentatie Koepelnota in Panoramaronde PS
- 18 december Bespreking Koepelnota in Opinieronde PS
- 29 januari Besluitvorming over Koepelnota in Statenvergadering PS

7. Advies uit de Opinieronde

8. Ontwerp-besluit

Provinciale Staten van Flevoland,

gelezen het voorstel van Gedeputeerde Staten van 5 november 2013, nummer 1547582.

BESLUITEN:

In te stemmen met:

1. De Koepelnota integraal Infra beheerplan en daarmee akkoord te gaan met:
 - a. Het eindrapport vervangingsinvesteringen waardoor de stille lastenproblematiek, waarvan de kosten gemiddeld circa € 6,5 mln. per jaar bedragen, inzichtelijk is gemaakt.
 - b. Het scenario verantwoord beheer & onderhoud gebaseerd op het vast staand beleid (strategische uitvoeringsplannen) voor een bedrag van circa € 14,5 mln. per jaar.
 - c. Het invullen van de taakstelling als onderdeel van de opgaven vanuit het coalitieakkoord voor een bedrag van circa € 1,3 mln. per jaar.
 - d. Introduceren van de methodiek van risicogestuurd infrabeheer als verbetermaatregel om beheer & onderhoud 'in control' te houden voor een bedrag van € 0,3 mln. per jaar.
2. De totale kosten van circa € 22,6 mln. per jaar te dekken door:
 - a. De afschrijvingstermijnen van de infrastructurele objecten (verharding en kunstwerken) te verlengen met 20 jaar tot 40 jaar.
 - b. De middelen voor de stille lasten van € 4,5 mln. per jaar te activeren.
3.
 - a. Het aanpassen van de financiële verordening in verband met het verlengen van de afschrijvingstermijn.
 - b. Het instellen van een nieuwe reserve activering vervangingsinvesteringen.
4. Het instellen van een vierjaren uitvoeringsprogramma en de werkwijze hiervan nader uit te werken en ter besluitvorming voor te leggen bij de Zomernota 2014.
5. Vaststellen van de 4^e begrotingswijziging 2014 van in totaal € 6.656.000.

Aldus besloten in de openbare vergadering van Provinciale Staten van 18 december 2013 (ov) / 15 januari 2014.

griffier,

voorzitter,

9. Bijlagen

Naam bijlage:	eDocs nummer:	Openbaar in de zin van de WOB (ja/nee aangeven)
Koepelnota integraal infra beheerplan	HB#1526500	ja
Overzicht kwaliteitsniveaus strategische uitvoeringsplannen	HB#1545708	ja
Strategische uitvoeringsplan Wegen	HB#1460015	ja
Strategische uitvoeringsplan Kunstwerken	HB#1469361	ja
Strategische uitvoeringsplan Groen	HB#1018869	ja
Strategische uitvoeringsplan Verlichting	HB#1455851	ja
Strategische uitvoeringsplan Verkeersregel installaties	HB#1288559	ja
Strategische uitvoeringsplan Vaarwegen	HB#1413715	ja
Eindrapport stille lasten	HB#1512234	ja

10. Ter lezing gelegde stukken

Gedeputeerde Staten van Flevoland,

secretaris,

voorzitter,

Statenvoorstel

Nc

Dienstjaar 2013, Begrotingswijzigingen exploitatie PSI4/04

Provinciale Staten van Flevoland besluiten de begroting als volgt te wijzigen:

Datum: 7-11-2013

Mutaties begrotingsthema's

L = Lasten
B = Baten

Thema	L	Prim.	Oude	Mutatie	Nieuwe	2014	2015	2016
Onderdeel	B	begroting	raming	2013,	raming	2014	2015	2016
2 Bereikbaarheid								
N223007	L	4.614.147	5.754.683	-	5.754.683	2.809.780	1.951.780	1.861.780
N223011	L	80.000	80.000	-	80.000	-	75.000	75.000
N223012	L	120.000	55.000	-	55.000	-123.300	-123.300	-123.300
N223013	L	101.305	146.305	-	146.305	-104.091	-104.091	-104.091
N223014	L	962.313	1.070.313	-	1.070.313	786.637	786.637	786.637
N223015	L	138.777	115.777	-	115.777	-142.593	-142.593	-142.593
N223016	L	750.827	1.076.827	-	1.076.827	195.259	195.259	195.259
N223018	L	50.000	50.000	-	50.000	-51.375	-51.375	-51.375
N223019	L	977.299	857.299	-	857.299	-1.004.175	-1.004.175	-1.004.175
N223020	L	320.222	320.222	-	320.222	1.099.654	1.099.654	1.099.654
N223021	L	102.759	102.759	-	102.759	-105.585	-105.585	-105.585
N223022	L	102.118	102.118	-	102.118	-104.926	-104.926	-104.926
N223023	L	298.879	353.879	-	353.879	60.271	60.271	60.271
N224007	L	1.603.752	1.603.752	-	1.603.752	-34.006	-201.006	-111.006
N224013	L	745.294	770.294	-	770.294	97.250	97.250	97.250
N224014	L	223.761	208.761	-	208.761	-102.000	-102.000	-102.000
N224015	L	129.949	554.949	-	554.949	7.000	7.000	7.000
N225004	L	-	-	-	-	1.265.000	1.265.000	1.265.000
N225005	L	4.473.136	4.464.136	-	4.464.136	-2.144.460	-1.773.446	-1.761.767
2.2 Mobiliteit	L	42.227.706	49.856.307	-	49.856.307	2.404.340	1.825.354	1.837.033
Totaal 2 Bereikbaarheid		31.824.444	35.864.146	-	35.864.146	2.404.340	1.825.354	1.837.033
6 Bestuur								
N641021	L	-	-	-	-	-4.500.000	-4.500.000	-4.500.000
6.4 Onvoorzien en stelposten	L	1.972.722	10.541.956	-	10.541.956	-4.500.000	-4.500.000	-4.500.000
N651033	L	-	-	-	-	2.095.660	2.674.646	2.662.967

Pagina 1

Statenvoorstel

Registratie
1547582

Bladnummer
9

Dienstjaar 2013, Begrotingswijzigingen exploitatie PSI4/04

Datum: 7-11-2013

Provinciale Staten van Flevoland besluiten de begroting als volgt te wijzigen:

Mutaties begrotingsthema's

L= Lasten
B= Baten

Thema Onderdeel Omschrijving	L		Prim. begroting	Oude raming	Mutatie 2013,	Nieuwe raming	Doorwerking t.o.v. 2013,		2016
	B	L					2014	2015	
6.5 Reserves		L	17.815.400	24.942.413	-	24.942.413	2.095.660	2.674.646	2.662.967
Totaal 6 Bestuur			-100.061.005	-124.711.475	-	-124.711.475	-2.404.340	-1.825.354	-1.837.033
Saldo van lasten en baten			0	-	0	0	-	-	-

Aldus besloten in de vergadering van
de griffier, de voorzitter

in enkelvoud ter kennis neming gezonden aan de
Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties